

**Zarządzenie Nr 454/1996/13  
Prezydenta Miasta Koszalina  
z dnia 15 października 2013 roku**

**w sprawie zasad usytuowania sieci infrastruktury technicznej w planowanych pasach drogowych na nieruchomościach, którymi gospodaruje Prezydent Miasta Koszalina**

Na podstawie art. 11 ust. 1, art. 12 ustawy z dnia 21 sierpnia 1997 r. o gospodarce nieruchomościami (Dz. U. z 2010 r. Nr 102 poz. 651 z późn. zm.) zarządzam, co następuje:

**§ 1**

W celu ustalenia lokalizacji sieci infrastruktury technicznej w planowanych pasach drogowych na nieruchomościach, którymi gospodaruje Prezydent Miasta Koszalina oraz ujednoczenia zakresu, formy i treści koncepcji drogowych opracowywanych przez Urząd Miejski w Koszalinie – wprowadzam:

- 1) Katalog modeli rozmieszczenia podziemnej infrastruktury technicznej – stanowiący Załącznik Nr 1 do niniejszego Zarządzenia oraz
- 2) Zasady i tryb opracowywania koncepcji drogowych – stanowiące Załącznik Nr 2 do niniejszego Zarządzenia.

**§ 2**

1. Katalog, o którym mowa w §1 pkt 1, stanowi podstawę do:
  - 1) ustalania minimalnych szerokości pasów dróg publicznych w studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego gminy, miejscowych planach zagospodarowania przestrzennego, decyzjach o ustaleniu lokalizacji inwestycji celu publicznego a także do określania zasad modernizacji, rozbudowy i budowy systemów komunikacji i infrastruktury technicznej w tych dokumentach;
  - 2) wyrażania zgód i użyczeń terenu - w związku z realizacją inwestycji na terenach nieruchomości stanowiących własność lub będących w dyspozycji Miasta Koszalin, z zastrzeżeniem ust.3.
2. Standardy techniczne dla infrastruktury rowerowej Koszalina określa odrębne Zarządzenie.
3. W uzasadnionych przypadkach, na wniosek inwestora, Prezydent Miasta Koszalina może wyrazić zgodę na lokalizację sieci w sposób odmienny niż wynika to z Katalogu, o którym mowa w §1 pkt 1.
4. W przypadku wymienionym w ust. 3, do wniosku załącza się analizę potwierdzającą brak możliwości rozmieszczenia podziemnej infrastruktury technicznej w sposób zgodny z Katalogiem modeli oraz zawierającą propozycje rozwiązań technicznych zapewniających rozmieszczenie sieci pozostałych gestorów mediów. Koszty przygotowania analizy pokrywa wnioskodawca.

**§ 3**

Wykonanie Zarządzenia powierzam Dyrektorom Wydziałów: Architektury i Urbanistyki, Nieruchomości, Inwestycji, Informatyki, Gospodarki Komunalnej i Ochrony Środowiska oraz Dyrektorowi Zarządu Dróg Miejskich w Koszalinie.

**§ 4**

Nadzór nad wykonaniem Zarządzenia powierzam Zastępcom Prezydenta Miasta do spraw Planowania i Cyfryzacji oraz do spraw Polityki Gospodarczej, według właściwości.

**§ 5**

Zarządzenie wchodzi w życie z dniem wydania.

PREZYDENT MIASTA  
*Piotr Jedliński*

Załącznik nr 1  
do Zarządzenia Nr 454/1996/13  
Prezydenta Miasta Koszalina  
z dnia 15 października 2013r.

**Katalog modeli rozmieszczenia  
podziemnej infrastruktury technicznej.**

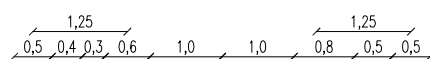
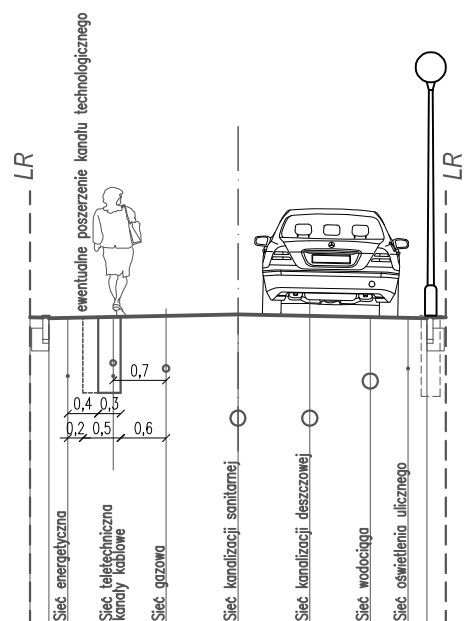
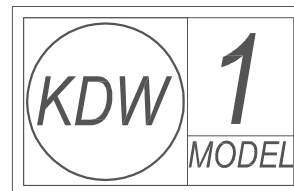
### **Spis modeli:**

1. KDW – MODEL 1 – Droga wewnętrzna - szerokość pasa drogowego 5,5 m
2. KDD – MODEL 1- Droga klasy dojazdowej – szerokość pasa drogowego 10,0 m
3. KDD – MODEL 2- Droga klasy dojazdowej – szerokość pasa drogowego 10,0 m
4. KDD – MODEL.3- Droga klasy dojazdowej – szerokość pasa drogowego 12,0 m
5. KDL – MODEL 1- Droga klasy lokalnej – szerokość pasa drogowego 12,0 m
6. KDL – MODEL 2 - Droga klasy lokalnej – szerokość pasa drogowego 13,0 m
7. KDL – MODEL 3 - Droga klasy lokalnej – szerokość pasa drogowego 14,0 m
8. KDL – MODEL 4 - Droga klasy lokalnej – szerokość pasa drogowego 15,0 m – 16,5 m
9. KDZ – MODEL 1 - Droga klasy zbiorczej – szerokość pasa drogowego 20,0 m
10. KDZ – MODEL 2 - Droga klasy zbiorczej – szerokość pasa drogowego 20,0 m

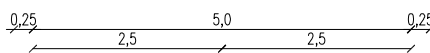
# DROGA WEWNĘTRZNA

ZALECANA MIN. SZEROKOŚĆ PASA - 5,5m

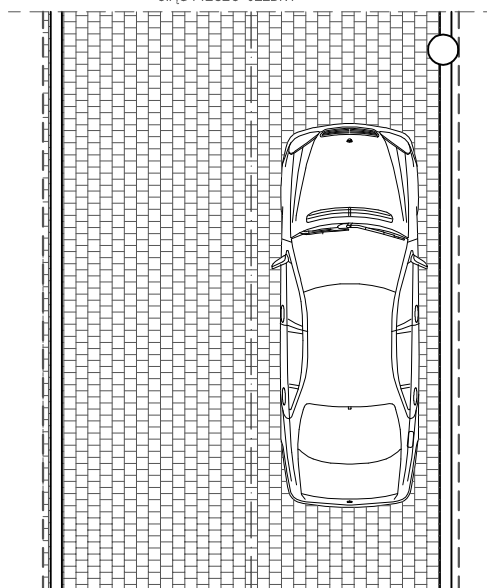
CIĄG PIESZO-JEZDNY



OŚ JEZDNI WZGLĘDEM LINII ROZGRANICZAJĄCYCH

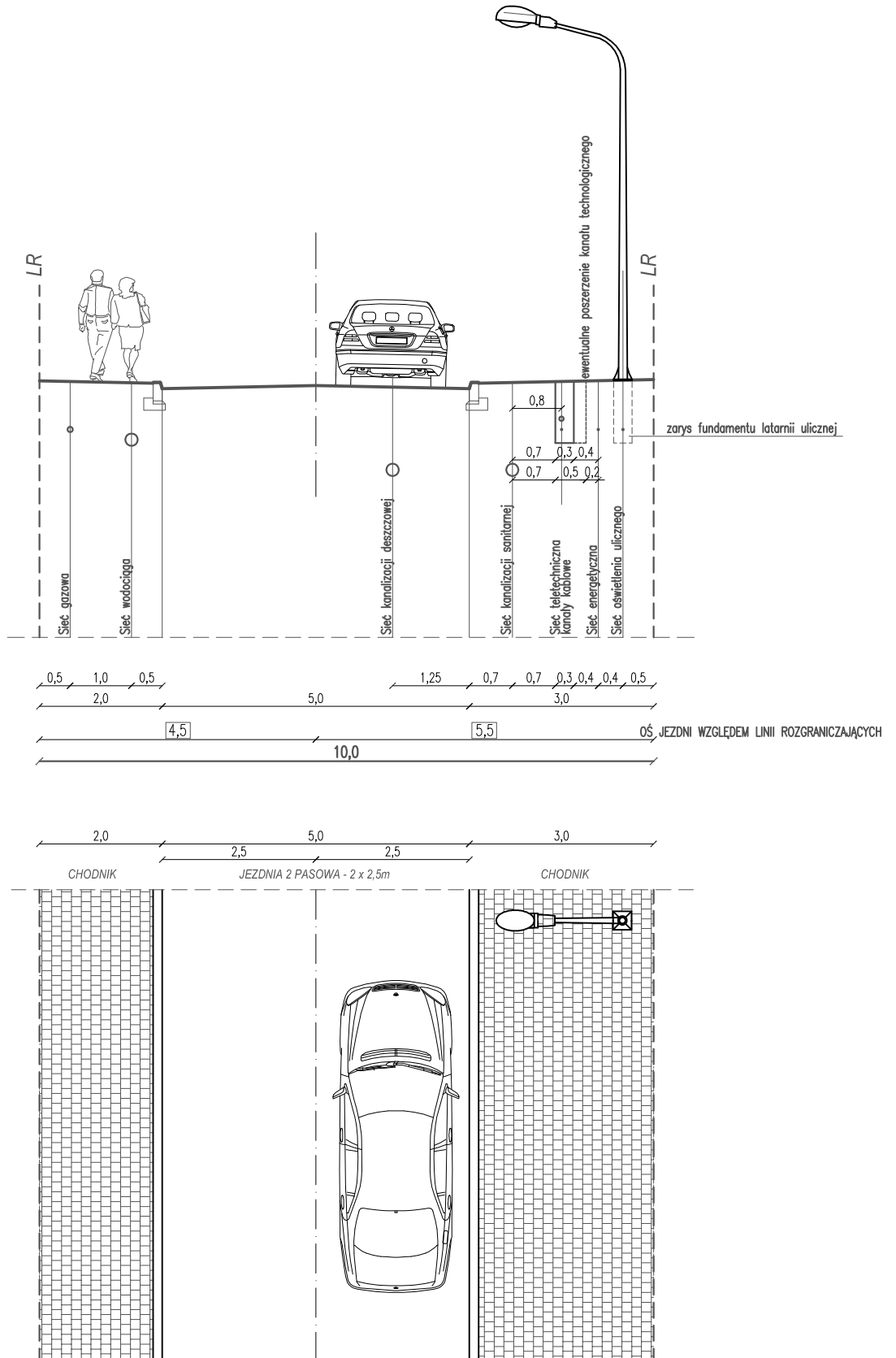
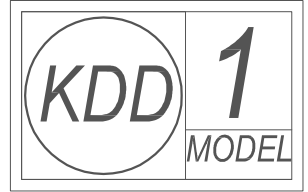


CIĄG PIESZO-JEZDNY



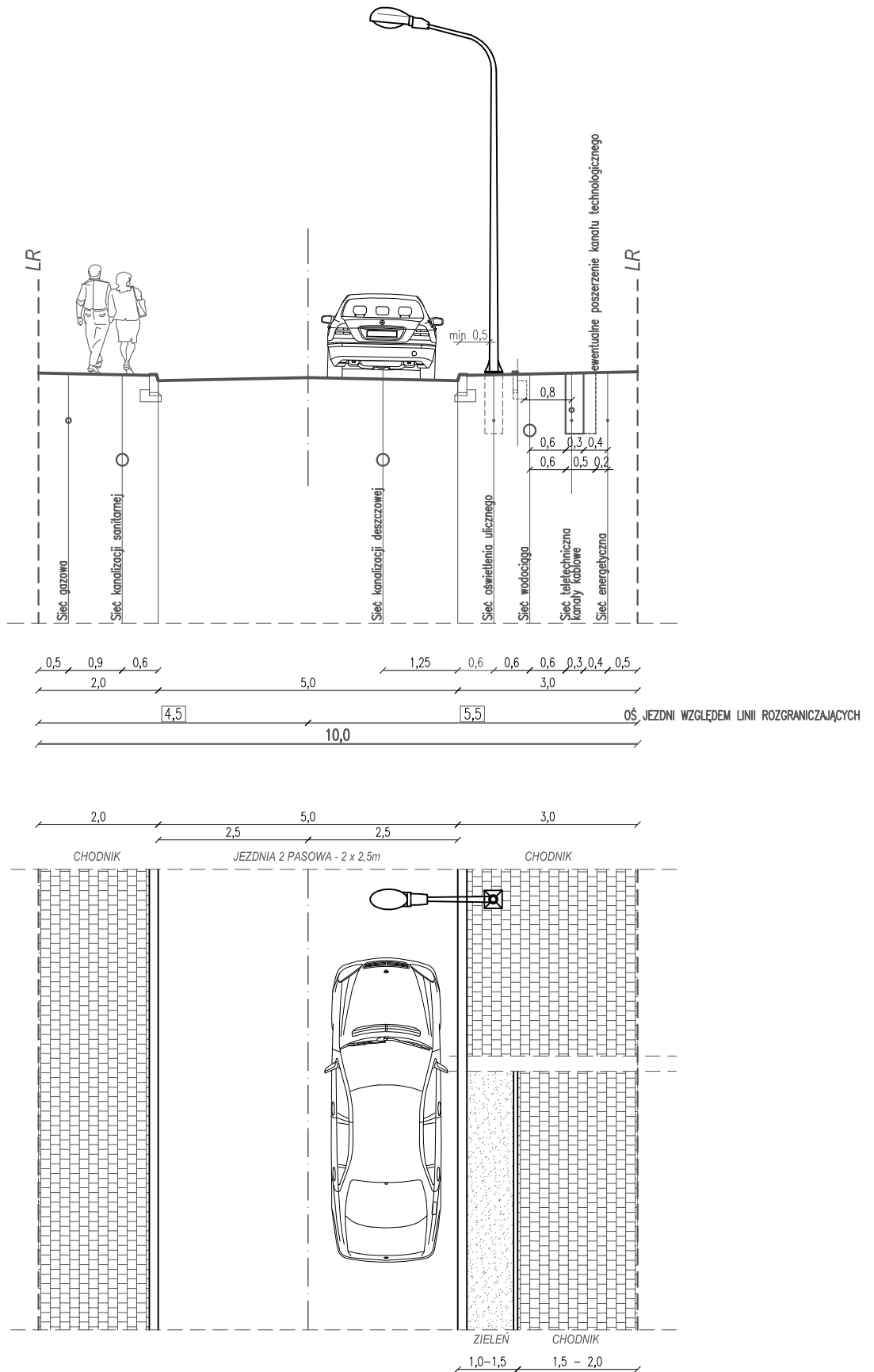
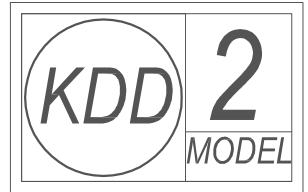
# DROGA KLASY DOJAZDOWEJ

min. szerokość pasa wynikająca z warunków technicznych



# DROGA KLASY DOJAZDOWEJ

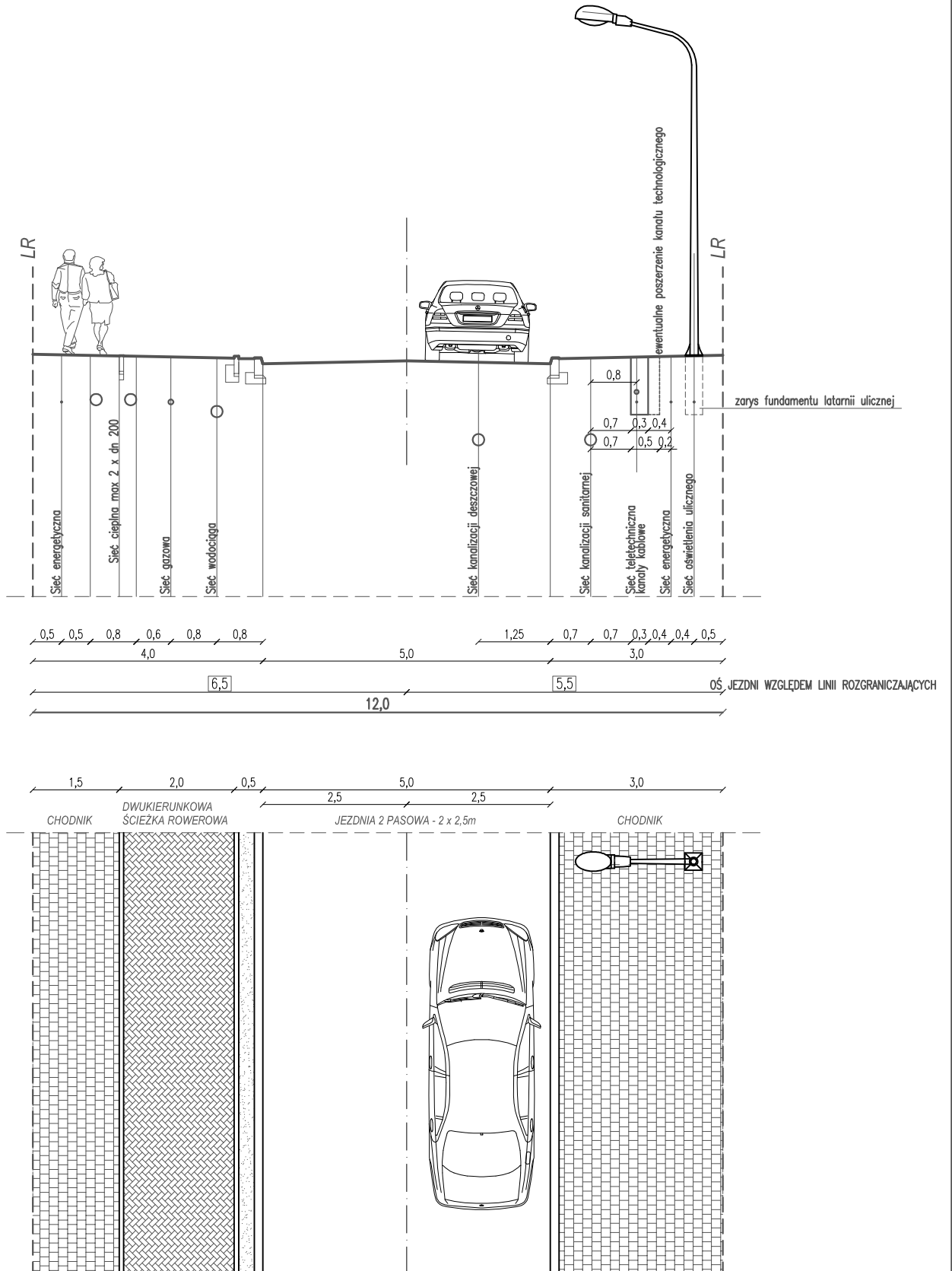
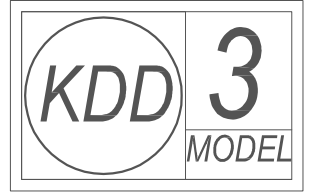
min. szerokość pasa wynikająca z warunków technicznych  
latarnia uliczna przy krawędzi pasa jezdni



# DROGA KLASY DOJAZDOWEJ

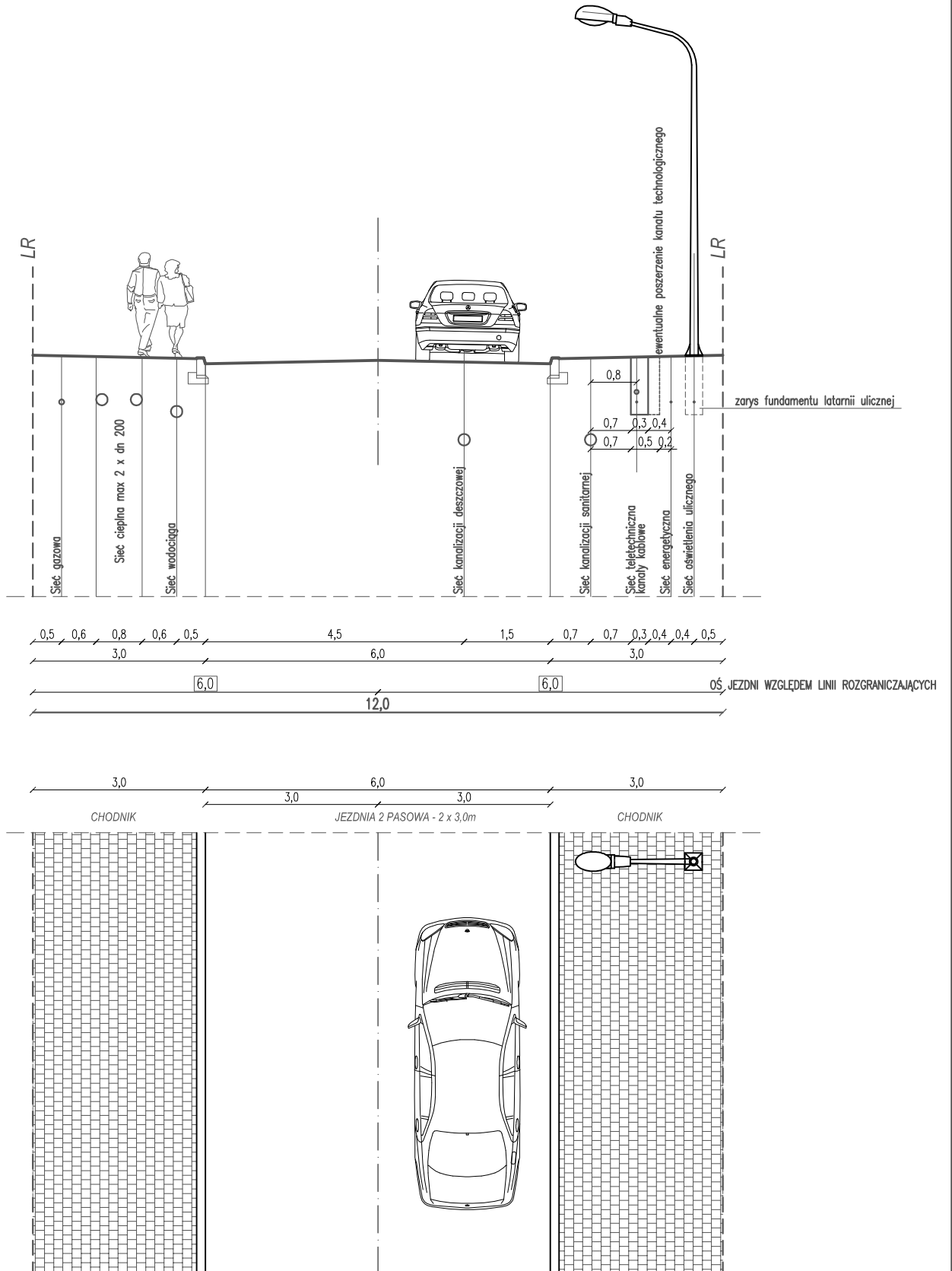
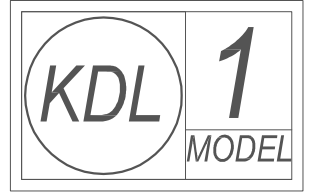
szerokość pasa 12m- zabudowa jednorodzinna i wielorodzinna  
szerokość jezdni 5m

CHODNIKI DWUSTRONNE- ŚCIEŻKA ROWEROWA 2 KIERUNKOWA



# DROGA KLASY LOKALNEJ

min. szerokość pasa wynikająca z warunków technicznych

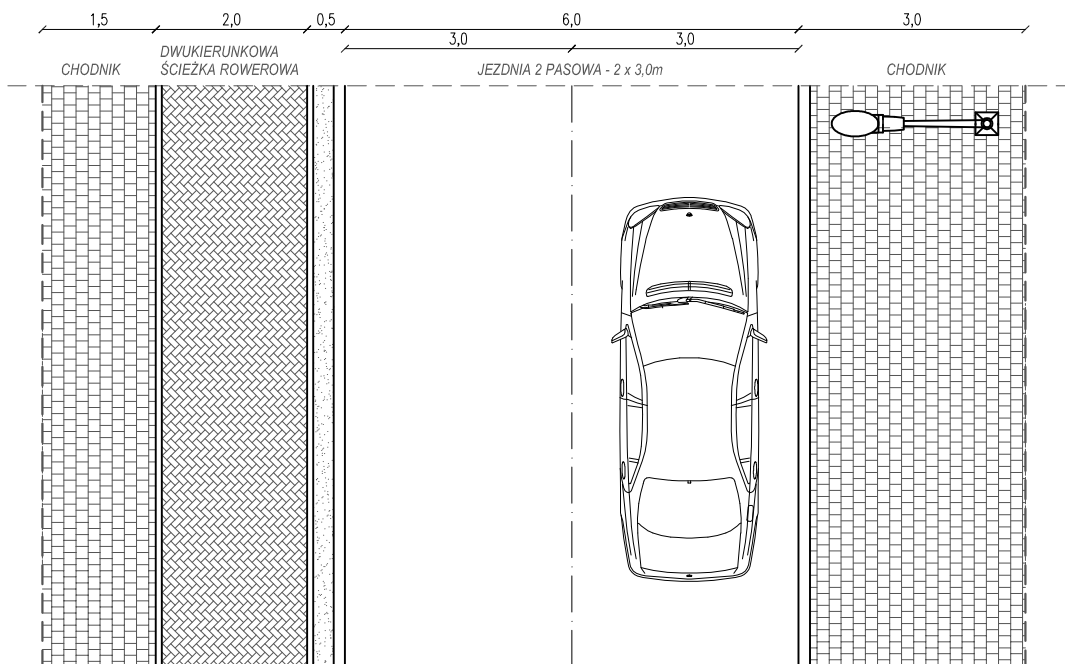
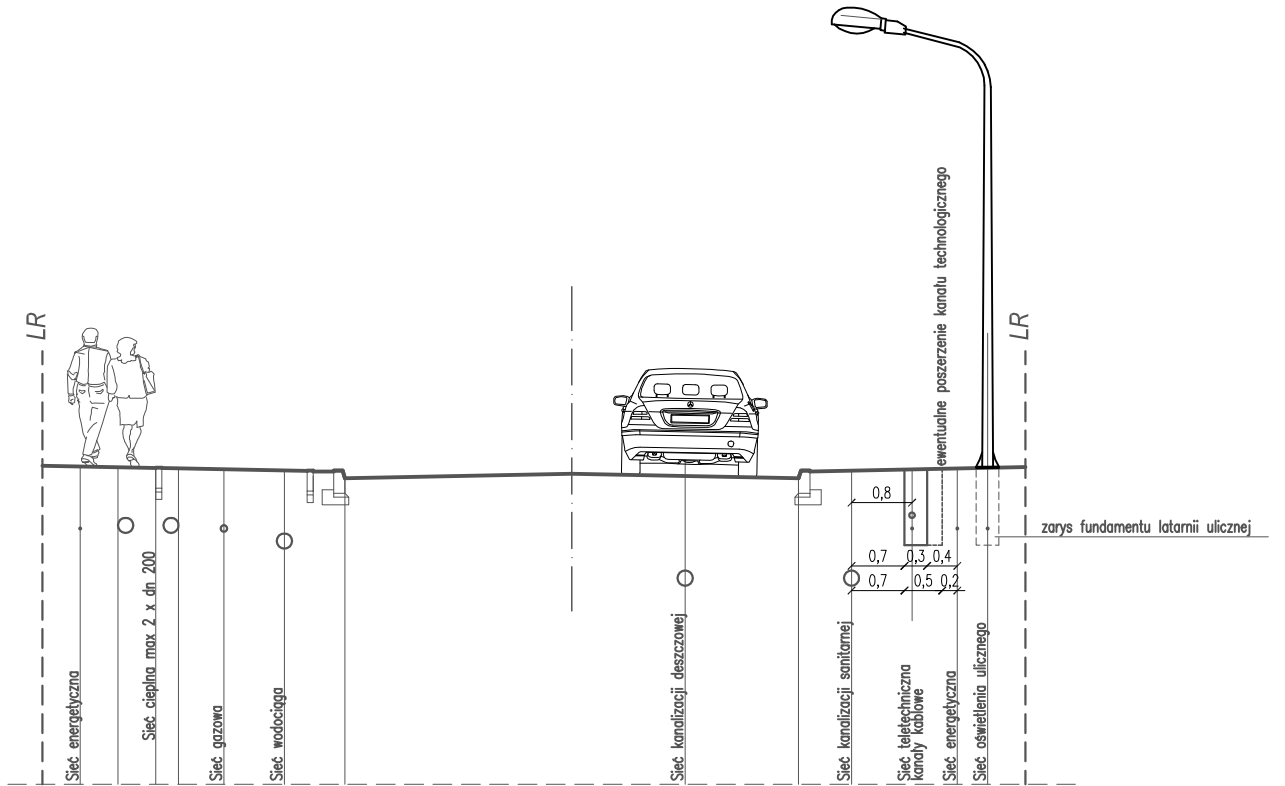




# DROGA KLASY LOKALNEJ

szerokość pasa 13m- zabudowa jednorodzinna i wielorodzinna  
szerokość jezdni 6m

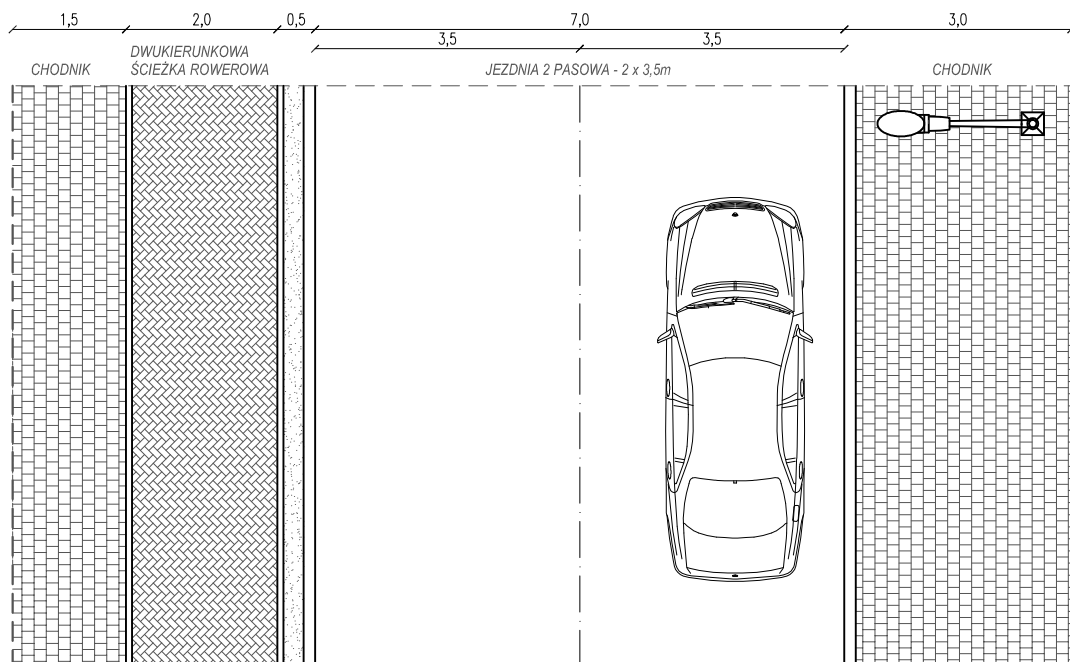
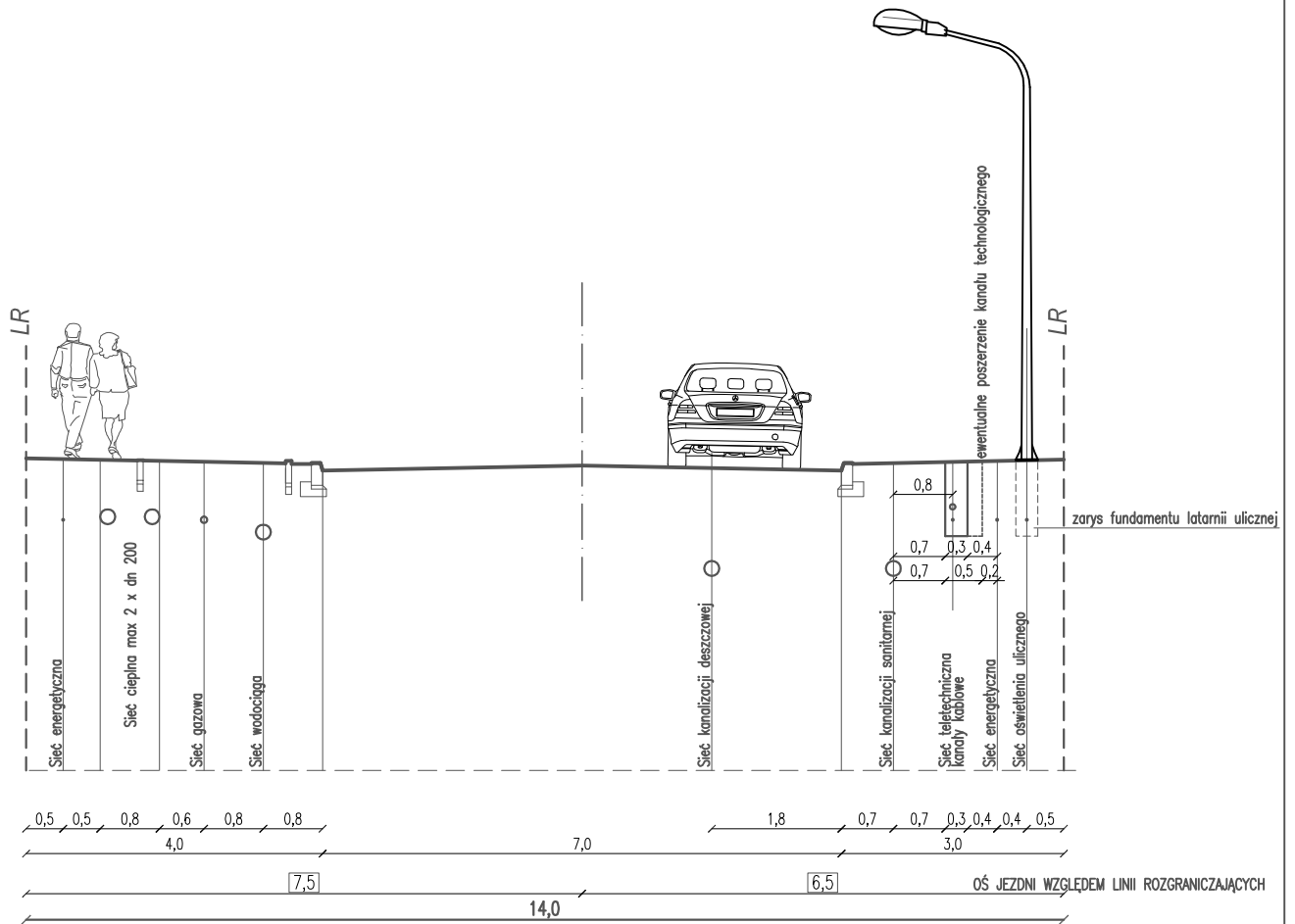
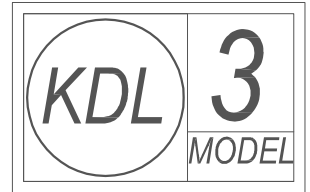
CHODNIKI DWUSTRONNE- ŚCIEŻKA ROWEROWA 2 KIERUNKOWA



# DROGA KLASY LOKALNEJ

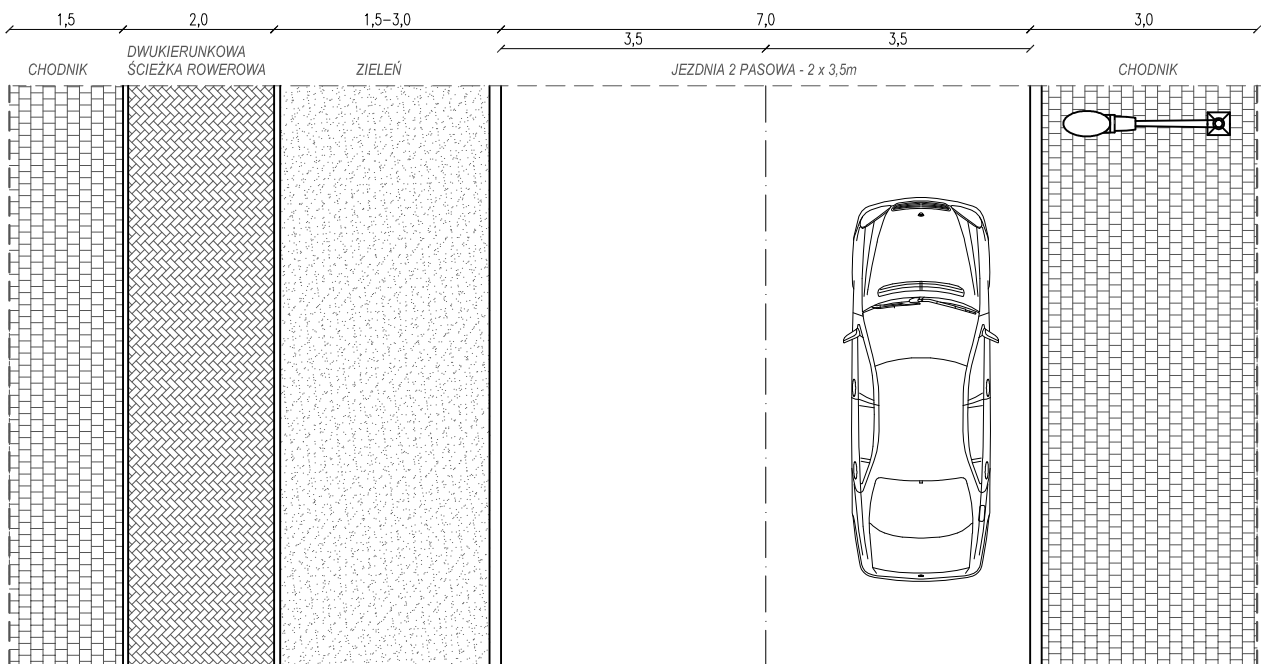
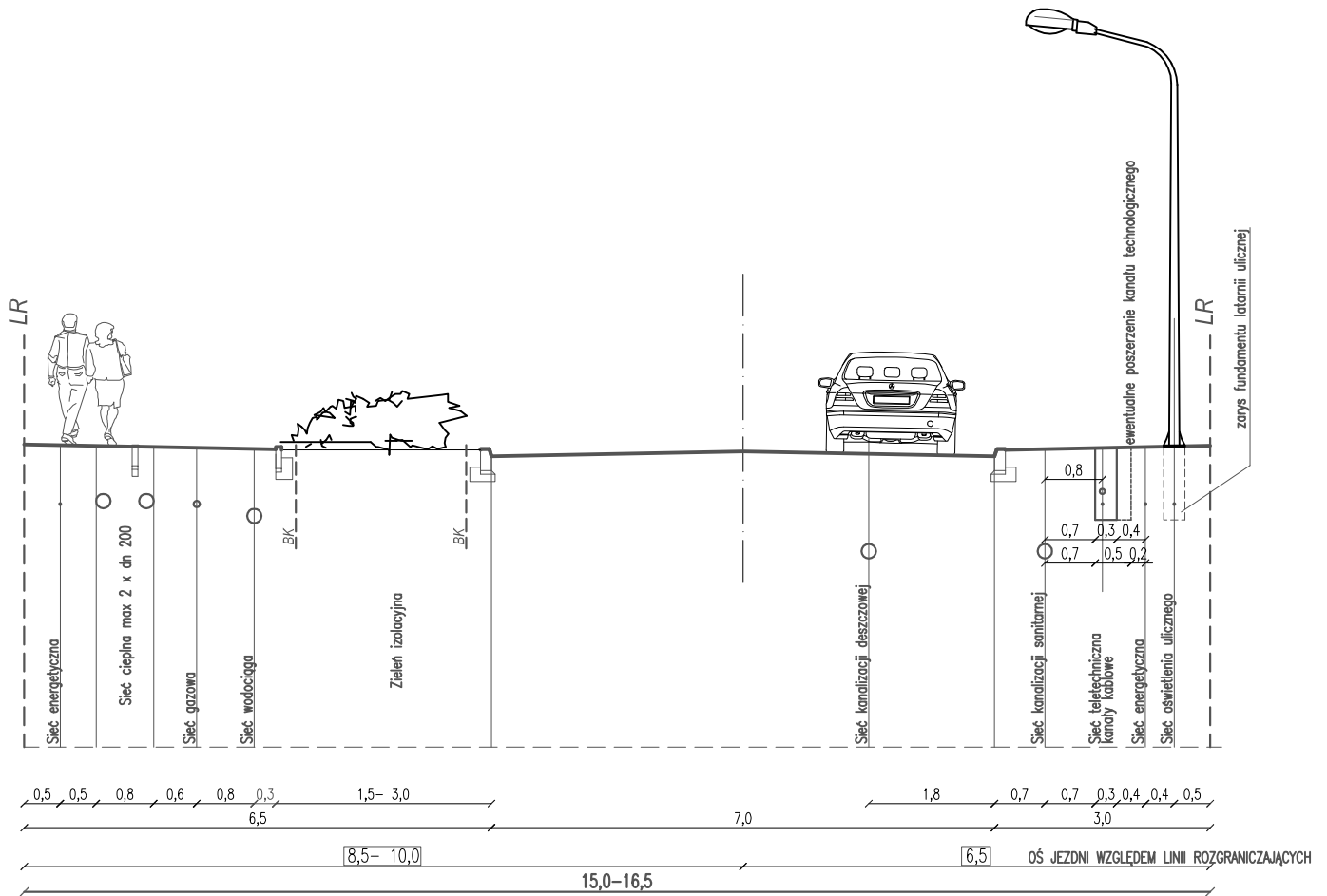
szerokość pasa 14m- zabudowa jednorodzinna i wielorodzinna  
szerokość jezdni 7m

CHODNIKI DWUSTRONNE- ŚCIEŻKA ROWEROWA 2 KIERUNKOWA



# DROGA KLASY LOKALNEJ

szerokość pasa 15m - 16,5m- zabudowa jednorodzinna i wielorodzinna  
 szerokość jezdni 7m  
 CHODNIKI DWUSTRONNE- ŚCIEŻKA ROWEROWA 2 KIERUNKOWA

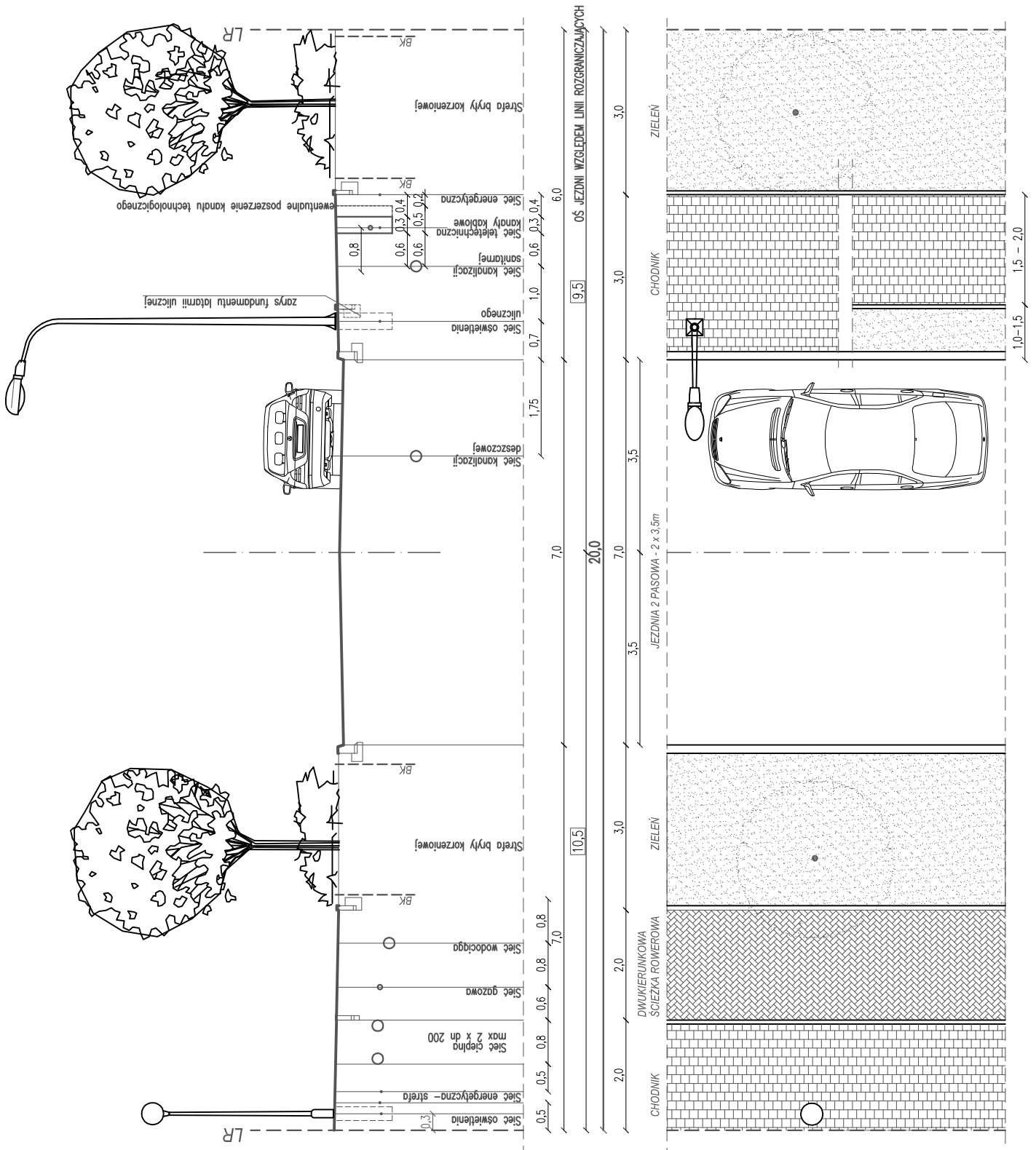
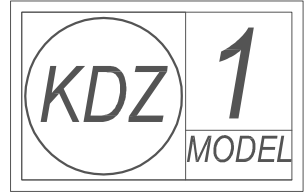


BK- bariera mechaniczna dla korzeni

# DROGA KLASY ZBIORCZEJ

min. szerokość pasa wynikająca z warunków technicznych  
szerokość jezdni 7m

CHODNIKI DWUSTRONNE- ŚCIEZKA ROWEROWA 2 KIERUNKOWA

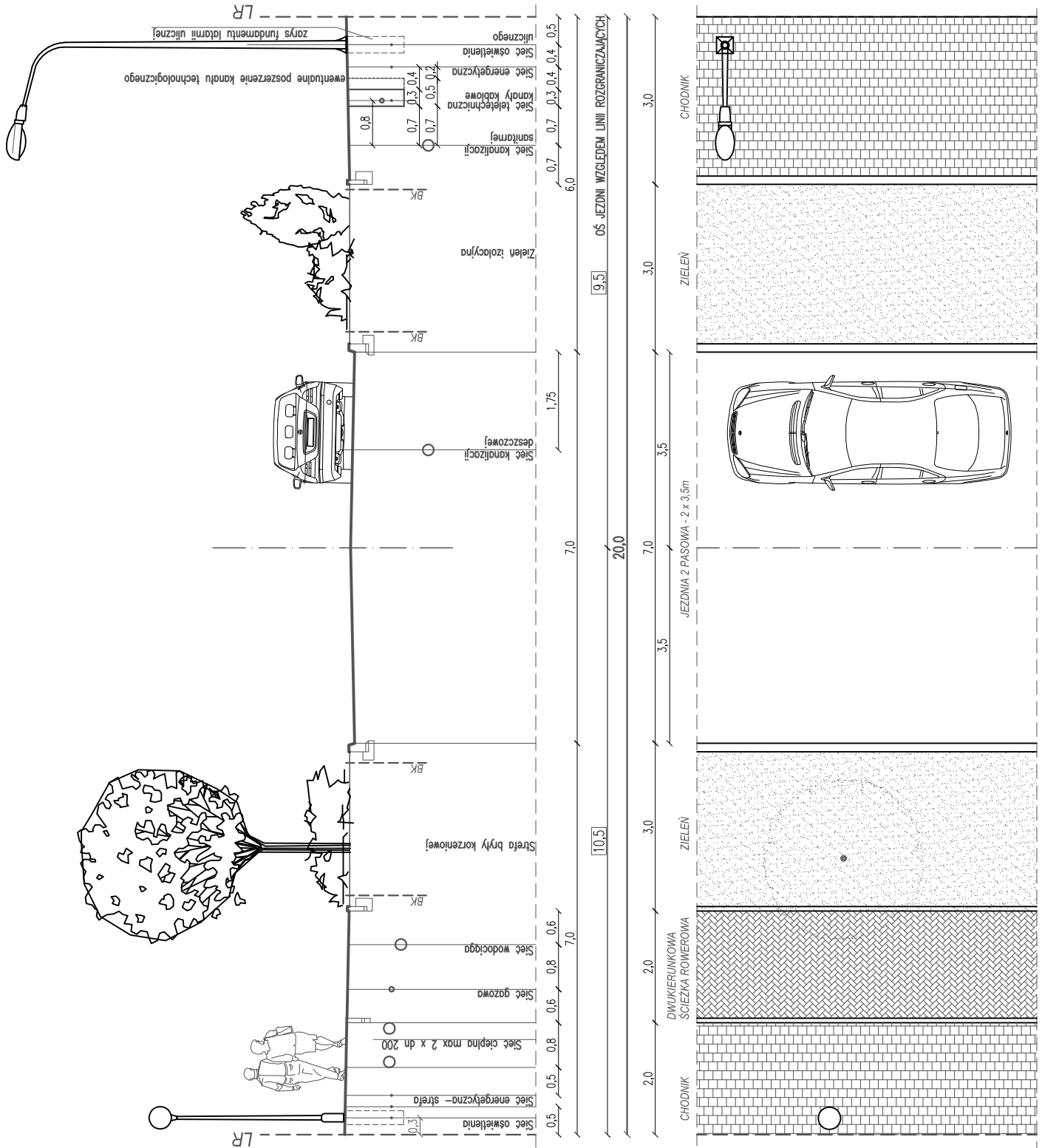
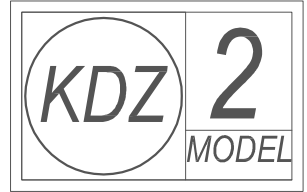


BK- bariera mechaniczna dla korzeni

# DROGA KLASY ZBIORCZEJ

min. szerokość pasa wynikająca z warunków technicznych  
szerokość jezdni 7m

CHODNIKI DWUKIERUNKOWE - ŚCIEŻKA ROWEROWA 2 KIERUNKOWA



BK- bariera mechaniczna dla korzeni

Załącznik nr 2  
do Zarządzenia Nr 454/1996/13  
Prezydenta Miasta Koszalina  
z dnia 15 października 2013r.

## **Zasady i tryb opracowywania koncepcji drogowych.**

## **I. Ustalenia ogólne:**

1. Koncepcje drogowe opracowuje się dla dróg:
  - 1) wewnętrznych w tym ciągów pieszo-jezdných,
  - 2) dojazdowych,
  - 3) lokalnych,
  - 4) zbiorczych.
2. Koncepcje drogowe należy sporządzać z uwzględnieniem Katalogu, o którym mowa w §1 pkt 1 Zarządzenia. Dla dróg wewnętrznych dopuszcza się stosowanie modeli innych niż KDW – MODEL 1, jeżeli pozwalają na to warunki terenowe i nie jest to sprzeczne z przepisami odrębnymi.
3. Inwestycje należy projektować przy zachowaniu oszczędnego korzystania z terenu z jednoczesnym zachowaniem minimalnych odległości wzajemnych od innych sieci. W przypadkach odległości mniejszych niż normatywne – lokalizację należy uzgodnić pomiędzy właścicielami poszczególnych sieci.
4. Trasy przebiegu sieci należy projektować bez zbędnych załamania i zmian kierunku, zachowując przebieg prostoliniowy i równoległy w stosunku do innych sieci.
5. W pasach drogowych o kształcie łuków – sieci należy prowadzić odcinkami prostymi wzdłuż łuku.
6. Włazy studni kanalizacyjnych należy lokalizować w osiach pasa jezdni lub w sposób minimalizujący możliwość najazdu przez samochód.
7. Odstępstwo od „modelu”, określonego w Katalogu możliwe jest wyłącznie za zgodą Prezydenta Miasta Koszalina. Za odstępstwo uważa się w szczególności projektowanie sieci w miejscu przewidzianym dla innego rodzaju sieci, a także przyłącza w miejscu zarezerwowanym w „modelu” dla sieci.
8. W przypadkach zmiany koncepcji na wniosek inwestora lub właściciela sieci, powodującej odstępstwo polegające na rozmieszczeniu sieci w sposób odmienny niż wynika to z „modelu” – wnioskodawca zobowiązany jest do przedstawienia rozwiązań technicznych zapewniających rozmieszczenie sieci pozostałych gestorów mediów, przewidzianych w tym „modelu”. Koszt związane z koniecznością zmiany koncepcji pokrywa wnioskodawca.
9. Dopuszcza się stosowanie tzw. „lustrzanego odbicia modelu”. W takim przypadku oś symetrii „odbicia lustrzanego” stanowi oś pasa drogowego wyznaczonego w dokumentach, o których mowa w § 2 ust 1 pkt 1 Zarządzenia.
10. Za planowanie środków finansowych, zlecenie opracowania koncepcji, wybór wykonawcy koncepcji, współpracę z firmami zarządzającymi sieciami w zakresie uwzględnienia ich planów inwestycyjnych w opracowywanych koncepcjach, przekazywanie koncepcji komórkom i jednostkom organizacyjnym oraz współpracę w tym zakresie pomiędzy komórkami organizacyjnymi Urzędu Miejskiego odpowiedzialny jest Dyrektor Wydziału Architektury i Urbanistyki.
11. Koncepcja, podlega przekazaniu innym Wydziałom, komórkom i jednostkom organizacyjnym, o których mowa w §3 Zarządzenia – bezpośrednio po jej opracowaniu.

## **II. Ustalenia szczegółowe:**

1. Koncepcje powinny w szczególności:
  - 1) być zgodne z dokumentami, o których mowa w § 2 ust 1 pkt 1 Zarządzenia,
  - 2) uwzględniać planowane zagospodarowanie terenów przyległych do ulic,
  - 3) zawierać:
    - a) usytuowanie elementów pasa drogowego w obrębie linii rozgraniczających ulicy wyznaczonych w dokumentach, o których mowa w § 2 ust 1 pkt 1 Zarządzenia w skali 1: 1000 lub 1: 500,

- b) usytuowanie sieci przewidziane w dokumentach, o których mowa w § 2 ust 1 pkt 1 Zarządzenia z uwzględnieniem Katalogu, o którym mowa w §1 pkt 1 Zarządzenia, w skali 1: 1000 lub 1:500,
  - c) typowe i szczególne przekroje poprzeczne projektowanych ulic w skali 1:100 lub 1:50.
2. Koncepcje należy zlecać i opracowywać w formie analogowej i cyfrowej. Rozwarstwienie opracowania cyfrowego musi być zgodne z eksploatowaną w Urzędzie Miejskim bazą danych. Przekazywany zbiór danych cyfrowych projektowanych elementów koncepcji powinien posiadać postać plików:
- 1) tekstowych zawierających współrzędne punktów załamania projektowanych elementów (osi jezdni, krawędzi jezdni innych projektowanych krawędzi, projektowanych sieci uzbrojenia terenu, zapisanych wg schematu: Nr X Y ;
  - 2) tekstowych zawierających współrzędne projektowanych rzędnych drogi, zapisanych wg schematu: X Y H;
  - 3) plików wymiany danych (\*. dxf \*.dwg ) w standardzie dla AutoCad 2005 zawierających warstwy liniowe według schematu:
    - a) projektowanych osi jezdni (nazwa pliku - poj.dxf),
    - b) projektowanych krawędzi jezdni (nazwa pliku - pkj.dxf),
    - c) innych projektowanych krawędzi (chodniki, zmiany nawierzchni) – nazwa - pki.dxf),
    - d) projektowanych sieci infrastruktury technicznej:
      - projektowana sieć kanalizacji sanitarnej (nazwa pliku – psks.dxf),
      - projektowana sieć kanalizacji deszczowej (nazwa pliku – pskd.dxf),
      - projektowana sieć elektroenergetyczna (nazwa pliku – pse.dxf),
      - projektowana sieć oświetlenia drogowego (nazwa pliku – psod.dxf),
      - projektowana sieć gazowa (nazwa pliku – psg.dxf),
      - projektowana sieć wodociągowa (nazwa pliku – psw.dxf),
      - projektowana sieć telekomunikacyjna ( w tym światłowód) (nazwa pliku – pst.dxf),
      - projektowana sieć benzynowa (nazwa pliku – psb.dxf),
      - projektowane sieci inne (nazwa pliku – psi.dxf);
  - 4) numerację punktów załamania projektowanych elementów sieci należy rozpoczynać od 1. W celu zapewnienia unikalności tych punktów zaleca się utworzenie odrębnego pliku tekstowego (o którym mowa w pkt. 2 ppkt 1 ustaleń szczegółowych) dla każdego projektowanego elementu. Dopuszcza się utworzenie jednego pliku tekstowego (o którym mowa w 2 ppkt 1 ustaleń szczegółowych), zawierającego wszystkie projektowane elementy pod warunkiem zapewnienia unikalności punktów wewnątrz pliku poprzez wprowadzenie dodatkowego oznaczenia dla poszczególnych, projektowanych elementów w postaci np. 1e – dla sieci elektroenergetycznej, 1g – dla sieci gazowej itp.;
  - 5) separatory danych:
    - a) dla danych wewnątrz pliku separatorem jest znak tabulacji (TAB),
    - b) dla współrzędnych – separatorem oddzielającym liczbę całkowitą od dziesiętnej jest kropka;
  - 6) każda warstwa wymieniona w pkt 2 ppkt 3 ustaleń szczegółowych stanowi odrębny plik.